

Projekt z dnia 25 listopada 2014 r.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾**

z dnia2014 r.

**w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury
zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej**

Na podstawie art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179) zarządza się, co następuje:

§ 1. W skład infrastruktury zapewniającej dostęp do Portu Gdańsk wchodzi:

- 1) tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami:
 - a) tor podejściowy do Gdańska-Nowego Portu:
 - odcinek od pławy NP do pary pław N1-N2, o długości 2,5 km, szerokości w dnie 250 m i głębokości technicznej 12,0 m,
 - odcinek od pary pław N1-N2 do pary pław N5-N6, o długości 2,2 km, szerokości w dnie 250 m i głębokości technicznej 12,0 m,
 - odcinek od pary pław N5-N6 (w linii nabieżnika Brzeźno) do pary pław N7-N8, o długości 0,8 km, szerokości w dnie 250 m i głębokości technicznej 12,0 m,
 - odcinek od pary pław N7-N8 do trawersu prawego światła wejściowego, o długości 1,9 km, szerokości w dnie 150 m i głębokości technicznej 12,0 m,
 - b) tor podejściowy do Portu Północnego:
 - odcinek od pławy PP do pary pław P1-P2, o długości 5,1 km i głębokości naturalnej większej od 17,5 m, zapewniającej podejście z dowolnego kierunku,
 - odcinek od pary pław P1-P2 do obrotnicy o długości 6,2 km, szerokości w dnie 350 m i głębokości technicznej 17,5 m,
 - obrotnica o średnicy 670 m i głębokości technicznej 17,5 m,
 - c) tor przez Wisłę Śmiałą:
 - odcinek toru podejściowego od pławy GW do lewego światła wejściowego o długości 2,1 km, szerokości w dnie 70 m, od głębokości naturalnej 11 m do głębokości technicznej 7,0 m,
 - odcinek toru wodnego na Wiśle Śmiałej od lewego światła wejściowego do obrotnicy o długości 2,8 km, szerokości w dnie od 60 m do 70 m i głębokości technicznej 7,0 m,
 - obrotnica o średnicy 210 m i głębokości 7,0 m,
 - odcinek toru wodnego na Martwej Wiśle na Kanale Płonie o długości 0,7 km, szerokości w dnie od 51 m do 60m i głębokości technicznej 7,0 m,
 - odcinek toru wodnego na Martwej Wiśle od Kanału Płonie do obrotnicy o długości 2,7 km, szerokości w dnie 60 m i głębokości technicznej 7,0 m,
 - obrotnica o średnicy 210 m i głębokości 7,0 m,
 - odcinek toru wodnego na Martwej Wiśle od obrotnicy do Mostu Wantowego włącznie, o długości 2,9 km, szerokości w dnie 60 m poza Mostem Wantowym i głębokości technicznej 7,0 m poza Mostem Wantowym,
 - odcinek toru wodnego na Martwej Wiśle od Mostu Wantowego do Mostu Siennickiego włącznie, o długości 1,2 km, szerokości w dnie 50 m poza mostem Siennickim i głębokości technicznej 5,0 m;

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

- 2) falochrony zewnętrzne:
 - a) falochron zachodni wejścia do Gdańska-Nowego Portu o długości 205,0 m,
 - b) falochron wschodni wejścia do Gdańska-Nowego Portu o długości 754,8 m,
 - c) falochron północny wyspowy Portu Północnego o długości 1640,5 m,
 - d) falochron wschodni wyspowy Portu Północnego o długości 652,8 m,
 - e) obudowa ujścia Wisły Śmiałej:
 - falochron wschodni z częścią połączeniową i nabrzeżem przeladunkowym o długości 912,0 m,
 - grobla kamienna na wschodnim brzegu rzeki o długości 2.100,0 m,
 - ostroga zachodnia o długości 200,0 m,
 - umocnienie zachodniego brzegu rzeki wraz z pochłaniaczem falowania o długości 409,6 m;
- 3) stałe znaki nawigacyjne:
 - a) stawy nabieżników świetlnych - 6 szt.,
 - b) znaki i światła nawigacyjne - 27 szt.,
 - c) dalby świetlne – 2 szt.;
- 4) pływające oznakowanie nawigacyjne:
 - a) pławy toru podejściowego do Gdańska – Nowego Portu – 15 szt.,
 - b) pławy toru podejściowego do Gdańska – Portu Północnego - 13 szt.,
 - c) pławy toru podejściowego przez Wisłę Śmiałą – 2 szt.,
 - d) pławy toru wodnego na Wiśle Śmiałej – 17 szt.,
 - e) pławy toru wodnego na Martwej Wiśle - 28 szt.;
- 5) latarnie morskie: Jarosławiec, Ustka, Czołpino, Stilo, Rozewie, Jastarnia, Hel, Gdańsk, Krynica Morska;
- 6) kotwicowiska:
 - a) kotwicowisko nr 1 o powierzchni 1,3 km² i głębokości od 8,5 m do 10,3 m,
 - b) kotwicowisko nr 2 o powierzchni 3,45 km² i głębokości od 11,0 m do 15,0 m,
 - c) kotwicowisko nr 3 o powierzchni 1,4 km² i głębokości od 13,3 m do 15,5 m,
 - d) kotwicowisko nr 4 o powierzchni 9,6 km² i głębokości od 17,4 m do 31,0 m,
 - e) kotwicowisko nr 5 o powierzchni 9,45 km² i głębokości od 22,0 m do 35,0 m;
- 7) system radionawigacyjny "Differential Global Positioning System" (DGPS) oraz system referencyjny hydrograficzny RTK GNSS z siecią zdalnego nadzoru i monitorowania;
- 8) infrastruktura systemu nadzoru i kontroli ruchu statków "VTS Zatoka Gdańska":
 - a) radarowe stacje brzegowe,
 - b) dedykowana sieć światłowodowa Centrum Bezpieczeństwa Morskiego (CBM), wraz z podmorskim kablem światłowodowym w relacji Gdańsk-Gdynia,
 - c) linie radiowe łączące CBM ze stacjami nadbrzeżnymi,
 - d) system komunikacji przewodowej i radiowej oraz sieci WAN/LAN,
 - e) systemy telewizji przemysłowej,
 - f) mierniki hydrometeorologiczne;
- 9) systemy monitorowania znaków nawigacyjnych;
- 10) system zasilania energetycznego świateł nawigacyjnych wraz z liniami kablowymi;
- 11) zintegrowany system hydrograficzny do badania warunków żeglowności dróg wodnych;
- 12) stacje nadbrzeżne automatycznego systemu identyfikacji statków (AIS) z siecią telekomunikacyjną i centralną bazą danych.

§ 2. W skład infrastruktury zapewniającej dostęp do Portu Gdynia wchodzi:

- 1) tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami:
 - a) tor podejściowy do wejścia głównego:
 - odcinek od pławy GD do pary pław G1-G2, o długości 3,8 km,
 - odcinek od pary pław G1-G2 do linii łączącej główki wejścia głównego, o długości 2,8 km, szerokości w dnie 150,0 m i głębokości technicznej 14,5 m,
 - b) podejście do wejścia południowego, o głębokości technicznej 9,1 m;
- 2) falochrony zewnętrzne:
 - a) falochron główny o długości 2018,8 m,
 - b) głowica falochronu północnego wyspowego o długości 18,4 m;

- 3) stałe znaki nawigacyjne:
 - a) stawy nabieżników świetlnych- 2 szt.,
 - b) znaki i światła nawigacyjne - 4 szt.;
- 4) pływające oznakowanie nawigacyjne:
 - a) pławy toru podejściowego do wejścia głównego - 3 szt.,
 - b) pławy podejścia do wejścia południowego -1 szt.;
- 5) latarnie, o których mowa w § 1 pkt 5;
- 6) kotwicowiska:
 - a) kotwicowisko nr 1 o powierzchni 5,9 km² i głębokości od 9,0 m do 16,0 m,
 - b) kotwicowisko nr 2 o powierzchni 3,9 km² i głębokości od 13,0 m do 25,0 m,
 - c) kotwicowisko nr 3 o powierzchni 3,2 km² i głębokości od 26,0 m do 31,0 m;
- 7) systemy, o których mowa w § 1 pkt 7;
- 8) infrastruktura, o której mowa w § 1 pkt 8;
- 9) systemy monitorowania znaków nawigacyjnych;
- 10) system zasilania energetycznego świateł nawigacyjnych wraz z liniami kablowymi;
- 11) system hydrograficzny, o którym mowa w § 1 pkt 11;
- 12) system identyfikacji statków (AIS), o którym mowa w § 1 pkt 12.

§ 3. W skład infrastruktury zapewniającej dostęp do Portów Świnoujście i Szczecin wchodzi:

- 1) tory wodne wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami:
 - a) podejściowy tor wodny do Świnoujścia o długości 60,8 km, którego oś przebiega od linii łączącej głowice falochronów centralnego i zachodniego do punktu o współrzędnych podanych w układzie "WGS-84" $\varphi = 54^{\circ}14'40,9''N$, $\lambda = 014^{\circ}11'00,8''E$ i dalej do punktu $\varphi = 54^{\circ}16'58,2''N$, $\lambda = 014^{\circ}05'13,1''E$ i dalej do punktu $\varphi = 54^{\circ}26'26,9''N$, $\lambda = 014^{\circ}05'43,3''E$, o szerokościach w dnie: 200 m - od km 0 do km 26,8; 220 m - od km 26,8 do km 35,6, 240 m - od km 35,6 do km 60,8 i głębokości technicznej 14,5 m,
 - b) wejściowy tor wodny do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, na odcinku od połączenia z podejściowym torem wodnym do Świnoujścia do obrotnicy w Porcie Zewnętrznym. Szerokość toru w dnie 200 m, głębokość techniczna 14,50 m, długość toru 1,47 km, licząc od punktu połączenia z torem podejściowym o współrzędnych w układzie "WGS-84": $\varphi = 53^{\circ}56'32''N$; $\lambda = 14^{\circ}16'22''E$ do przecięcia z północną krawędzią obrotnicy w punkcie o współrzędnych w układzie "WGS-84": $\varphi = 53^{\circ}55'32''N$; $\lambda = 14^{\circ}16'22''E$,
 - c) akwen o powierzchni 0,12 km² pomiędzy wschodnią krawędzią podejściowego toru wodnego do Świnoujścia i zachodnią krawędzią wejściowego toru wodnego do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu, ograniczony od południa ostrogą osłaniającą wejście do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu,
 - d) tor wodny Świnoujście - Szczecin o długości 67,35 km (licząc od główek falochronu centralnego w kierunku południowym) z odpowiednimi poszerzeniami na łukach toru oraz następujących szerokościach na odcinkach prostych: od 180 m do 160 m - od km 0 do km 1,8; od 160 m do 130 m - od km 1,8 do km 2,1; od 130 m do 110 m - od km 2,1 do km 2,7; od 110 m do 90 m - od km 2,7 do km 5,5; 90 m - od km 5,5 do km 67,35 i głębokościach technicznych: 14,3 m - od km 0 do km 3,1; 13,0 m - od km 3,1 do km 5,28; 10,5 m - od km 5,28 do km 67,35,
 - e) Kanał Grabowski o długości 0,45 km (pomiędzy obrotnicami przy Przesmyku Orlim i na wysokości Kanału Dębickiego), szerokości 90 m i głębokości technicznej 10,5 m,
 - f) Odra Zachodnia o długości 1,993 km (licząc od południowego końca Kanału Grabowskiego do południowego krańca Wyspy Grodzkiej), o szerokościach na odcinkach: 80 m - od km 0 toru do km 0,329; od 80 m do 100 m - od km 0,329 do km 0,702; od 100 m do 150 m - od km 0,702 do km 0,778; 80 m - od km 0,778 do km 1,993 oraz głębokościach technicznych; 9,7 m - od km 0 do km 0,778; 7,0 m - od km 0,778 do km 1,993,
 - g) tor wodny w Kanale Polickim (Wąski Nurt) o długości 5,32 km, o szerokościach na odcinkach: 70 m - od km 0 toru do km 5,03; od 160 m do 130 m - od km 5,03 do km 5,15; od 130 m do 140 m

- od km 5,15 do km 5,32 oraz głębokościach: 4,5 m - od km 0 do km 5,03 i głębokości 10,5 m - od km 5,03 do km 5,32,
- h) tor wodny w Kanale Wietlina (Ciasny Nurt) o długości 3,15 km, szerokości 70 m i głębokości 4,5 m;
- 2) falochrony w Porcie Świnoujście:
 - a) falochron wschodni o długości 2974,3 m, z nabrzeżem niskim o długości 111 m i głębokości technicznej 12,5 m,
 - b) falochron centralny o długości 1490 m,
 - c) ostroga osłaniająca wejście do Portu Zewnętrznego w Świnoujściu o długości 255,8 m, z nabrzeżem niskim o długości 42 m i głębokości technicznej 14,5 m, połączona z falochronem centralnym,
 - d) falochron zachodni o długości 500 m;
- 3) stałe znaki nawigacyjne na redzie Portów Świnoujście i Szczecin:
 - a) stawy na wodzie - 2 szt.,
 - b) stawy na lądzie - 5 szt. (w tym 2 stawy nabieżnikowe);
- 4) pływające oznakowania nawigacyjne na redzie Portów Świnoujście i Szczecin:
 - a) pławy świetlne - 27 szt.,
 - b) pławy nieświetlne - 3 szt.,
 - c) pławy świetlne zimowe - 25 szt.,
 - d) pławy nieświetlne zimowe - 3 szt.;
- 5) latarnie morskie Świnoujście, Kikut, Niechorze, Kołobrzeg, Gąski, Darłowo;
- 6) radiolatarnie morskie Świnoujście i Dziwnów;
- 7) kotwicowiska na redzie Portów Świnoujście i Szczecin:
 - a) kotwicowisko nr 1A o powierzchni 4,87 km² i głębokości od 9,7 m do 10,8 m,
 - b) kotwicowisko nr 1B o powierzchni 12,96 km² i głębokości od 8,8 m do 11,7 m,
 - c) kotwicowisko nr 2A o powierzchni 11,21 km² i głębokości od 12,0 m do 13,7 m,
 - d) kotwicowisko nr 2B o powierzchni 6,83 km² i głębokości od 13,0 m do 14,1 m,
 - e) kotwicowisko kwarantannowe o powierzchni 4,82 km² i głębokości od 13,4 m do 13,8 m,
 - f) kotwicowisko nr 3 o powierzchni 12,12 km² i głębokości od 16,2 m do 18 m,
 - g) awaryjny akwen manewrowy o powierzchni 1,84 km² i głębokości od 14,3 m do 15,3 m;
- 8) stałe znaki nawigacyjne na torze wodnym Świnoujście-Szczecin:
 - a) stawy na lądzie - 52 szt. (w tym 24 stawy nabieżnikowe),
 - b) stawy na wodzie - 15 szt. (w tym 8 staw Bram Torowych, 4 stawy nabieżnikowe i 3 stałe znaki),
 - c) dalby świetlne - 43 szt.,
 - d) dalby nieświetlne - 1 szt.,
 - e) światła sektorowe na lądzie - 4 szt.,
 - f) światła sektorowe na wodzie - 1 szt.;
- 9) pływające oznakowanie nawigacyjne na torze wodnym Świnoujście-Szczecin:
 - a) pławy świetlne - 41 szt.,
 - b) pławy nieświetlne - 10 szt.,
 - c) pławy świetlne zimowe - 12 szt.,
 - d) pławy nieświetlne zimowe - 5 szt.;
- 10) oznakowanie nawigacyjne na torach w kanale Polickim, Wietlina i Skolwińskim - pławy nieświetlne - 15 szt.;
- 11) punkt kontroli ruchu statków - 1 obiekt (punkt obserwacyjny Świnoujście);
- 12) stacja nautyczna Karsibór;
- 13) umocnienia brzegowe:
 - a) Kanał Mieliński od km 5,4 do km 8,6:
 - brzeg wschodni o długości 3200 m,
 - brzeg zachodni o długości 2100 m,
 - b) umocnienia brzegowe północnego cypla Wyspy Mielin o długości 90 m wraz z nabrzeżem,
 - c) ostroga palisadowa na połączeniu Starej Świny z Kanałem Piastowskim o długości 300 m,
 - d) Kanał Piastowski od km 9,5 do km 16,7:
 - brzeg wschodni o długości 7200 m,
 - brzeg zachodni o długości 7200 m,
 - e) Wyspa Chełminek:

- ostroga północna o długości 48,4 m,
 - umocnienia brzegowe o długości 620 m,
 - ostroga południowa o długości 72 m;
- 14) kotwicowiska:
- a) kotwicowisko przy II Bramie Torowej o powierzchni 0,59 km² i głębokości od 5,9 m do 6,2 m,
 - b) kotwicowisko "Chełminek" o powierzchni 1,08 km² i głębokości od 4,8 m do 8,8 m,
 - c) kotwicowisko "Raduń" o powierzchni 0,10 km² i głębokości od 8,8 m do 11,8 m,
 - d) kotwicowisko "Inoujście" o powierzchni 0,10 km² i głębokości od 2,0 m do 13,5 m;
- 15) pola refulacyjne przy torze wodnym Świnoujście-Szczecin:
- a)) pole "D" - na km 15,24 o powierzchni 127 ha, wraz z przystanią składającą się z 6 stalowych dalb cumowniczo-odbojowych, stalowej estakady i kładek komunikacyjnych,
 - b) pole "Chełminek" - na km 35,85 o powierzchni 19,5 ha, wraz z przystanią składającą się z 4 stalowych dalb cumowniczo-odbojowych,
 - c) pole "Mańków" - na km 44,0 o powierzchni 141 ha, wraz z przystanią składającą się z 4 stalowych dalb cumowniczo-odbojowych, stalowej estakady i kładek komunikacyjnych,
 - d) pole "Dębina" - od km 59,3 do km 60,4 o powierzchni 31 ha;
- 16) obrotnice:
- a) w Porcie Świnoujście - na km 1,8 (obrotnica północna o średnicy 350 m i głębokości 11,0 m),
 - b) w Porcie Świnoujście - na km 3,5 (obrotnica południowa o średnicy 250 m i głębokości 13,0 m),
 - c) w Porcie Świnoujście - na km 5,05 (obrotnica Mielińska w kształcie elipsy o osi krótszej o długości 420 m oraz osi dłuższej o długości 525 m i głębokości 13,0 m),
 - d) na wysokości Polic - na km 49,95 (obrotnica w kształcie elipsy o osi krótszej o długości 400 m oraz osi dłuższej o długości 850 m i głębokości 10,5 m),
 - e) przy Przesmyku Orlim na Przekopie Mieleńskim u wejścia do Kanału Grabowskiego (obrotnica o średnicy 280 m i głębokości 10,5 m),
 - f) w porcie Szczecin - na połączeniu Kanału Grabowskiego i Basenu Dębickiego (obrotnica o średnicy 220 m i głębokości 9,7 m),
 - g) w porcie Szczecin - u wejścia do Kanału Grodzkiego przed Nabrzeżem Belgijskim (obrotnica o średnicy 206 m i głębokości 9,7 m);
- 17) "DGPS-RTK";
- 18) zintegrowany system nadzoru i kontroli ruchu statków "Vessel Traffic Service";
- 19) system radiowy monitorowania stałych i pływających znaków nawigacyjnych;
- 20) system zasilania energetycznego światła nawigacyjnych wraz z liniami kablowymi i stacjami transformatorowymi;
- 21) system synchronizacji światła nawigacyjnych;
- 22) system radionawigacyjny "SYLEDIS";
- 23) system nawigacyjny "FALCON";
- 24) system oświetlenia brzegowego (6 światła - falochron wschodni Portu Świnoujście i 92 światła - Kanał Mieliński i Kanał Piastowski);
- 25) zintegrowany system trałowo-hydrograficzny "Simrad EM 3000";
- 26) zestaw laserowy "POLARTRACK";
- 27) geodezyjny zestaw pomiarowy GPS oraz „TotalStation”.

§ 4. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 grudnia 2002 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu dla portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. z 2014 r. poz. 1017).

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

SEKRET STANU

Zbigniew Rynkowski

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, zwany dalej „projektem rozporządzenia”, stanowi aktualizację wykazu elementów tej infrastruktury. Aktualizacja obejmuje:

- ujednoczenie zasad oraz uporządkowanie kwestii utrzymywania obrotnic znajdujących się w tych portach,
- określenie prawidłowej długości toru wodnego Świnoujście – Szczecin, którego parametry uległy nieznaczącej zmianie z uwagi na przeprowadzone inwestycje w Porcie Zewnętrzny w Świnoujściu oraz toru wodnego w Gdańsku przez Wisłę Śmiałą i Martwą, którego parametry uległy znacznej zmianie z uwagi na wykonane przebudowy,
- doprecyzowanie danych o falochronach związanych z torami i obrotnicami zapewniającymi dostęp do portu.

Projekt rozporządzenia jest wydawany na podstawie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179), zgodnie z którym minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, obiekty, urządzenia i instalacje wchodzące w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej z uwzględnieniem usytuowania obiektów, urządzeń i instalacji oraz w zależności od ich rodzaju, ilości lub wymiarów.

Uporządkowanie wykazu infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, w przedmiocie niniejszego rozporządzenia, wiąże się z koniecznością uporządkowania wykazu infrastruktury portowej, aktualizowanego odrębnie procedowanym projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Przyjęto, że obrotnice kończące tor, znajdujące się w granicach portów morskich na akwenach osłoniętych, stanowią infrastrukturę portową, zaś obrotnice znajdujące się poza granicami portu lub na akwenach nieosłoniętych oraz obrotnice przepływowe (znajdujące się na torze głównym Świnoujście – Szczecin, który stanowi element infrastruktury zapewniającej dostęp do portu oraz na torze na Wiśle Śmiałej i Martwej) stanowią infrastrukturę zapewniającą dostęp do portu.

Obrotnica położona na Przekopie Mieleńskim u zbiegu z rzeką Parnicą o pow. 70 686 m², która stanowiła infrastrukturę zapewniającą dostęp do portu, zostaje uznana za infrastrukturę portową, bowiem położona jest w granicach portu morskiego w Szczecinie, natomiast dwie obrotnice położone w porcie Szczecin na torze głównym Świnoujście – Szczecin, tj. jedna znajdująca się na połączeniu Kanału Grabowskiego i Basenu Dębickiego o pow. 38.013 m² oraz druga położona u wejścia do Kanału Grodzkiego przed Nabrzeżem Belgijskim o pow. 33.329 m² – uznane zostają za infrastrukturę zapewniającą dostęp do portu w Szczecinie. Dotychczas zaliczone były do infrastruktury portowej.

Obrotnica znajdującą się w Porcie Zewnętrzny w Świnoujściu o pow. 494 800 m², która powstała w ramach budowy terminalu LNG w Świnoujściu, uznana zostaje za infrastrukturę portową. Konieczność zakwalifikowania jej do odpowiedniej infrastruktury wynika, z planowanego na koniec 2014 r. zakończenia inwestycji na obszarze portu Zewnętrznego w Świnoujściu, o której mowa w ustawie z dnia 24 kwietnia

2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (Dz. U. z 2014r. poz. 1501, z późn. zm.).

Wyłączenie obrotnicy na Przekopie Mieleńskim u zbiegu z rzeką Parnica infrastruktury zapewniającej dostęp do portu i zaliczenie jej w skład infrastruktury portowej spowodowało skrócenie toru wodnego Świnoujście – Szczecin z 67,7 km do 67,35 km.

Projektowana regulacja nakłada na administrację morską (Urząd Morski w Szczecinie) obowiązek utrzymywania dwóch obrotnic w porcie Szczecin, w zamian za to, dwie obrotnice, jedna w porcie Szczecin, a druga w porcie Zewnętrzny w Świnoujściu zaliczone zostają do infrastruktury portowej, których utrzymywanie spoczywać będzie na podmiocie zarządzającym portem. Szacunkowy roczny koszt utrzymania obrotnic, które zaliczone zostają do infrastruktury zapewniającej dostęp do portu, tj. obrotnicy u wejścia do Kanału Grodzkiego przed Nabrzeżem Belgijskim wynosi 1 609 000, 00 zł licząc po cenach wyczerpania m³ urobku z 2014 r. (38 zł / m³) i przy założeniu, że zachodzi potrzeba wybrania ok. 42 500 m³ urobku rocznie, gdyż obrotnica znajdująca się na połączeniu Kanału Grabowskiego i Basenu Dębickiego nie wymagała w 2014 r. nakładów na jej utrzymanie. Natomiast roczny koszt utrzymania obrotnicy położonej na Przekopie Mieleńskim u zbiegu z rzeką Parnicą, która dotychczas zaliczana jest do infrastruktury dostępowej wynosi 867 000 zł. W związku z powyższym administracja morska poniesie dodatkowe koszty związane z wprowadzeniem rozporządzenia w wysokości ok. 800.000 zł rocznie wg. cen z 2014 r. i wielkości urobku koniecznego do wybrania określonego na podstawie dokonanego sondażu.

Z uwagi na fakt, że rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 grudnia 2002 r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu dla portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz. U. z 2014 r. poz. 1017), było uprzednio wielokrotnie nowelizowane wydaje się projekt nowego rozporządzenia, z zastosowaniem przepisów § 84 w zw. z § 132 Załącznika do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz. U. Nr 100, poz. 908).

Projekt rozporządzenia wprowadza 14 dniowy okres *vacatio legis* zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 197, poz.1172, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega, w celu uzyskania opinii, konsultacjom z Europejskim Bankiem Centralnym lub innymi właściwymi instytucjami i organami Unii Europejskiej, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. poz. 979).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Stosownie do postanowień § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia r. w sprawie określenia obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury zapewniającej dostęp do portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pani Dorota Pyć, Podsekretarz Stanu w MIR</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pani Małgorzata Buszyńska - DTM 7- tel. (+ 22) 630 19 82 fax (+ 22) 630 1497 e-mail malgorzata.buszynska@mir.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 21 listopada 2014 r.</p> <p>Źródło: art. 5 ust.2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2010 r. Nr 33, poz. 179)</p> <p>Nr w wykazie prac 489</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Określenie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej; w tym uporządkowanie kwestii utrzymywania obrotnic znajdujących się w tych portach oraz określenie prawidłowej długości toru wodnego Świnoujście – Szczecin, którego parametry uległy nieznacznej zmianie z uwagi na przeprowadzone inwestycje w Porcie Zewnętrzny w Świnoujściu oraz toru wodnego w Gdańsku przez Wisłę Śmiałą i Martwą, którego parametry uległy znacznej zmianie z uwagi na wykonanie przebudowy. Dodatkowo następuje też doprecyzowanie danych o falochronach związanych z torami i obrotnicami zapewniającymi dostęp do portu.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Przyjęto, że obrotnice kończące tor, znajdujące się w granicach portów morskich na akwenach osłoniętych stanowią infrastrukturę portową, zaś obrotnice znajdujące się poza granicami portu lub na akwenach nieosłoniętych oraz obrotnice przepływowe (w tym znajdujące się na torze głównym Świnoujście – Szczecin, który stanowi element infrastruktury zapewniającej dostęp do portu oraz na torze na Wiśle Śmiałej i Martwej) stanowią infrastrukturę zapewniającą dostęp do portu.

Obrotnica położona na Przekopie Mieleńskim u zbiegu z rzeką Parnicą o pow. 70 686 m², która stanowiła infrastrukturę zapewniającą dostęp do portu, zostaje uznana za infrastrukturę portową, bowiem położona jest w granicach portu morskiego w Szczecinie, natomiast dwie obrotnice położone w porcie Szczecin na torze głównym Świnoujście – Szczecin, tj. jedna znajdująca się na połączeniu Kanału Grabowskiego i Basenu Dębickiego o pow. 38.013 m² oraz druga położona u wejścia do Kanału Grodzkiego przed Nabrzeżem Belgijskim o pow. 33.329 m² – uznane zostają za infrastrukturę zapewniającą dostęp do portu w Szczecinie. Dotychczas zaliczone były do infrastruktury portowej.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Nie dotyczy. Każdy kraj ustala zasady utrzymywania infrastruktury portowej i infrastruktury zapewniającej dostęp do portu według przyjętego systemu zarządzania tymi portami.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
podmioty zarządzające portem – Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.	1	Urząd Morski w Szczecinie	Utrzymywanie infrastruktury portowej
administracja morska – Urząd Morski w Szczecinie	1	Urząd Morski w Szczecinie	Utrzymywanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portu
administracja morska – Urząd Morski w Gdyni	1	Urząd Morski w Gdyni	Utrzymywanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portu
podmiot zarządzający portem – Zarząd	1	Urząd Morski w Gdyni	Utrzymywanie infrastruktury portowej

Morskiego Portu Gdańsk SA			
podmiot zarządzający portem – Zarząd Morskiego Portu Gdynia SA	1	Urząd Morski w Gdyni	Utrzymywanie infrastruktury portowej

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Z uwagi na charakter regulacji konsultacje odbędą się z pięcioma podmiotami: Urzędem Morskim w Szczecinie i Zarządem Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. oraz Urzędem Morskim w Gdyni, Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A. i Zarządem Morskiego Portu Gdańsk S.A.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2014 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem	-	-											
budżet państwa	-	-											
JST	-	-											
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-											
Wydatki ogółem													
budżet państwa	-	0,8	0,8 24	1,8 49	0,8 74	1,9	0,9 27	1,9 55	0,9 84	2,0 13	1,0 44	13,17	
JST	-												
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-												
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	Budżet państwa
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Dane dotyczące rocznych kosztów utrzymania torów i obrotnic wyliczone na podstawie kosztów poniesionych przez Urząd Morski w Szczecinie w 2014 r. na wybagrowanie m ³ urobku w celu zapewnienia przepisanej głębokości obrotnicy lub toru wodnego. Według cen z 2014 r. koszt wydobycia m ³ urobku wynosi 38,00 zł.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	4	5	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa	-	- 0,8	- 0,824	- 0,849	- 0,874	- 0,9	- 4,247
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu	duże przedsiębiorstwa							

niepieniężnym	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki, natomiast będzie miało wpływ na funkcjonowanie podmiotu zarządzającego portem w Szczecinie i portem w Świnoujściu. W wyniku zaproponowanych zmian w tym rozporządzeniu Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA. zmniejszą się wydatki tego podmiotu na utrzymywanie infrastruktury portowej o kwotę ok. 0,8 mln. zł rocznie, jednak zakładając że podmiot ten przejmie do utrzymywania obrotnicę znajdującą się w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu to, koszty te zbilansują się, gdyż przewiduje się że wyniosą one ok. 0,8 mln. zł rocznie licząc wg. cen z 2014 r. Koszty utrzymania obliczono na podstawie stawki wyczerpania m³ urobku, która wynosi w 2014 r. 38 zł (dane Urzędu Morskiego w Szczecinie) i koniecznej ilości do wybrania obliczonej na podstawie przeprowadzonych badań sondażowych w maju 2014 r. przez Urząd Morski w Szczecinie.

Obrotnica znajdująca się na połączeniu Kanału Grabowskiego i Basenu Dębickiego - nie zachodzi potrzeba w 2014 r. prowadzenia prac pogłębiarskich – brak kosztów.

Obrotnica u wejścia do Kanału Grodzkiego przed Nabrzeżem Belgijskim – zachodzi potrzeba wybagrowania 42 342 m³, zatem koszt jej utrzymania wynosi 1 608 996 zł (42 342 x 38,00).

Tor wodny na Wiśle Śmiałej i Martwej zostanie ukończony w roku 2014 i do tej pory nie ponoszono kosztów jego utrzymania. Będzie je ponosił Urząd Morski w Gdyni. Szacuje się, że dla wszystkich torów prowadzących do portu Gdańsk będzie to kwota około 0,5 mln rocznie (tylko utrzymanie głębokości).

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

X nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input checked="" type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	---	---

Omówienie wpływu	<p>Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. przejmuje nowo wybudowaną przez Urząd Morski w Szczecinie obrotnicę znajdującą się w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu o pow. 494 800 m² (inwestycja w ramach budowy terminalu LNG w Świnoujściu) oraz obrotnicę położoną w porcie Szczecin na Przekopie Mieleńskim u zbiegu z rzeką Parnicą o pow. 70 686 m², utrzymywaną dotychczas przez Urząd Morski w Szczecinie.</p> <p>Natomiast Urząd Morski w Szczecinie przejmuje od Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście dwie obrotnice: jedną znajdującą się na połączeniu Kanału Grabowskiego i Basenu Dębickiego o pow. 38.013 m² oraz drugą położoną u wejścia do Kanału Grodzkiego przed Nabrzeżem Belgijskim o pow. 33.329 m² (łącznie 71.342 m²).</p> <p>Urząd Morski w Gdyni oraz Zarząd Portu Morskiego Gdańsk SA proponują uporządkowanie przepisów dotyczących infrastruktury zapewniającej dostęp do portu poprzez pozostawienie w rozporządzeniu tylko obiektów spełniających wskazania ustawowe. Dodatkowo w związku z wybudowaniem w ramach projektu POIS toru przez Wisłę Śmiałą i Martwą do rozporządzenia zostaje dopisany ten tor wraz z obrotnicami. Koszty utrzymania nowo pogłębionych torów będą wynosiły około 1 mln zł/ 2 lata (0,5 mln rocznie).</p>
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia ma nastąpić terminie 14 dni od jego ogłoszenia	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	